

Document made available under the Patent Cooperation Treaty (PCT)

International application number: PCT/EP04/013710

International filing date: 02 December 2004 (02.12.2004)

Document type: Certified copy of priority document

Document details: Country/Office: EP
Number: 03028023.4
Filing date: 06 December 2003 (06.12.2003)

Date of receipt at the International Bureau: 25 January 2005 (25.01.2005)

Remark: Priority document submitted or transmitted to the International Bureau in compliance with Rule 17.1(a) or (b)



World Intellectual Property Organization (WIPO) - Geneva, Switzerland
Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle (OMPI) - Genève, Suisse



Europäisches
Patentamt

European
Patent Office

Office européen
des brevets

EP04/13710

Bescheinigung

Certificate

Attestation

Die angehefteten Unterlagen stimmen mit der ursprünglich eingereichten Fassung der auf dem nächsten Blatt bezeichneten europäischen Patentanmeldung überein.

The attached documents are exact copies of the European patent application described on the following page, as originally filed.

Les documents fixés à cette attestation sont conformes à la version initialement déposée de la demande de brevet européen spécifiée à la page suivante.

Patentanmeldung Nr. Patent application No. Demande de brevet n°

03028023.4

Der Präsident des Europäischen Patentamts;
Im Auftrag

For the President of the European Patent Office

Le Président de l'Office européen des brevets
p.o.

R C van Dijk



Anmeldung Nr:
Application no.: 03028023.4
Demande no:

Anmeldetag:
Date of filing: 06.12.03
Date de dépôt:

Anmelder/Applicant(s)/Demandeur(s):

ZF Lenksysteme GmbH
Richard-Bullinger-Strasse 77
73527 Schwäbisch Gmünd
ALLEMAGNE

Bezeichnung der Erfindung/Title of the invention/Titre de l'invention:
(Falls die Bezeichnung der Erfindung nicht angegeben ist, siehe Beschreibung.
If no title is shown please refer to the description.
Si aucun titre n'est indiqué se référer à la description.)

Lenksystem für ein Fahrzeug

In Anspruch genommene Priorität(en) / Priority(ies) claimed / Priorité(s)
revendiquée(s)
Staat/Tag/Aktenzeichen/State/Date/File no./Pays/Date/Numéro de dépôt:

DE/19.12.02/DE 10259387

Internationale Patentklassifikation/International Patent Classification/
Classification internationale des brevets:

B62D/

Am Anmeldetag benannte Vertragstaaten/Contracting states designated at date of
filing/Etats contractants désignées lors du dépôt:

AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR HU IE IT LU MC NL
PT RO SE SI SK TR LI

06. Dez. 2003

1 Lenksystem für ein Fahrzeug

Die Erfindung betrifft ein Lenksystem und einen Aktuator für ein Fahrzeug, insbesondere eine Servo- oder Hilfskraftlenkung für ein Kraftfahrzeug nach dem Oberbegriff des
5 Anspruchs 1 und Anspruchs 25.

Hilfskraftlenkungen mit Lenkwellen- oder Lenkrohrantrieb sind aus H. Stoll „Fahrwerk-
10 technik: Lenkanlagen und Hilfskraftlenkungen“, Vogel Fachbuch, 1. Aufl. 1992, S. 222 ff. bekannt. Eine Lenkwelle oder Lenkrohr verbindet dabei eine als Lenkrad ausgebildete Lenkhandhabe mit einem Lenkgetriebe bestehend etwa aus einem Ritzel, welches mit einer Zahnstange kämmt.

An der Lenkwelle solcher Servo- oder Hilfskraftlenkungen ist ein Servomotor angeordnet, der auf eine getriebliche Verbindung der Lenkwelle mit dem Servomotor ein Drehmoment bereitstellt. Dieses Unterstützungs-Lenk Drehmoment des Servomotors kann
15 parameterabhängig gesteuert sein.

Solche Servo- oder Hilfskraftlenkungen eignen sich zwar zum Umrüsten einer mechanischen Lenkung, haben aber im Lenksäulenbereich einen hohen Bauraumbedarf und sind wegen der getrieblichen Verbindung des Servomotors mit der Lenkwelle aufwändig
20 zu bauen und teuer.

Die DE 198 53 343 A1 beschreibt eine elektrische Hilfskraftlenkung für ein Fahrzeug, die eine Lenksäule umfasst, wobei ein Abschnitt der Lenksäule als Läufer eines elektrischen Antriebs ausgebildet ist. Der elektrische Antrieb bringt ein die Drehbewegung der
25 Lenksäule unterstützendes Drehmoment auf die Lenksäule auf. Die elektrische Hilfskraftlenkung hat zwar einen verminderten Bauraumbedarf, der Bauraumbedarf und der Energieverbrauch ist jedoch nicht minimiert.

Die DE 197 48 667 C2 und die EP 1 013 534 A1 beschreiben elektrische Hilfskraftlenkungen, bei denen eine harmonische Antriebsuntersetzung oder Pulsatorgetriebe zwischen einem Antrieb und einem als Ritzel ausgebildeten Lenkelement angeordnet ist. Ein flexibles Keilprofil oder Flexrotor ist bei derartigen Pulsatorgetrieben aus hochfestem Stahl mit geringsten Toleranzen herzustellen. Zudem vermag man mit einer Ge-
35 triebestufe solcher Pulsatorgetriebe Untersetzungen von nicht mehr als 1:600 zu realisieren. Hohe Übersetzungen bei schnelllaufenden, drehmoment- und leistungsarmen Antrieben mit geringem Energie- und Bauraumbedarf bedürfen mehrerer Getriebestufen

1 und entsprechenden Bauraumbedarfs verbunden mit entsprechenden Kosten.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein Lenksystem für ein Fahrzeug zu schaffen, dessen Bauraumbedarf und Energiebedarf bei kostengünstiger Bauweise und hoher Funktionssicherheit minimiert ist.

Die Aufgabe wird mit einem Lenksystem mit den Merkmalen des Anspruchs 1 gelöst.

10 Um ein Lenksystem, das als Servo- oder Hilfskraftlenkung ausgebildet sein kann, in seinem Bauraum- und Energiebedarf zu minimieren, ist erfindungsgemäß vorgesehen, die getriebliche Verbindung zwischen dem Servomotor und dem Lenkgetriebe als kleinbauendes, in einer Getriebestufe stark untersetzendes Hohlradpaarsystem auszubilden. Ein derartiges IKONA-Getriebe oder Hohlradpaarsystem ist in der DE 695 05 983 T
15 und der US 5 505 668 beschrieben und besteht im wesentlichen aus einem Ritzel mit einer ersten Verzahnung auf dem Ritzel, einem Hohlrad mit einer zweiten Verzahnung, die in die erste Verzahnung des Ritzels eingreift. Das Hohlrad weist mindestens einen Zahn mehr auf als das Ritzel und der einzige Kontakt zwischen den Verzahnungen besteht ausschließlich auf einer Seite der Linie, die diametrisch durch die Zentren von Ritzel und Hohlrad läuft. Die erste Verzahnung ist zu der zweiten Verzahnung konjugiert, d.h. es ist eine Zahnform gewählt, bei der die zwei ineinandergreifenden Verzahnungen stets ein konstantes Verhältnis der Winkelgeschwindigkeiten der jeweiligen Räder aufweisen. Der Eingriffswinkel am Kopf jedes Zahnes der zweiten Verzahnung ist 2 bis 16 Grad. Das Ritzel wird von einem Exzenter, der drehfest auf einer von einem
20 Servomotor angetriebenen Antriebswelle des Hohlradpaarsystems sitzt, in epizyklische Bewegung versetzt. Das Ritzel greift dabei mit einer weiteren Verzahnung an dessen Umfang in eine Verzahnung an dem Gehäuse des Hohlradpaarsystems ein. Mit dem Hohlrad ist eine Ausgangswelle des Hohlradpaarsystems drehfest verbunden. Die Ausgangswelle des Hohlradpaarsystems kann als Eingangswelle eines Lenkgetriebes verwendet werden.

Mit solchen Hohlradpaarsystemen lassen sich in einer Getriebestufe Untersetzungen von 1:9 bis 1:5000 erreichen. Sie ermöglichen die Anwendung sehr klein bauender schnelllaufender Elektromotoren als Servomotoren, um ein hohes Drehmoment bereitzustellen. Zudem bedarf es zur Herstellung solcher Hohlradpaarsysteme keiner teuren Werkstoffe und Herstellungsverfahren. Solche Hohlradpaarsysteme sind spielfrei über ihre Lebensdauer verschleißarm.

1 Bevorzugte Ausführungen ergeben sich aus den Unteransprüchen.

Um den Bauraumbedarf des Lenksystems zu minimieren, ist es ferner zweckmäßig, die Längsachse des Hohlradpaarsystems coaxial zu der Lenkwellen-Längsachse anzuord-
5 nen. Der Servomotor, welcher bevorzugt als Elektromotor ausgebildet ist und an der Lenkwelle angeordnet ist, ist so an die Lenkwelle angebaut, dass seine Längsachse bevorzugt kongruent mit der Längsachse des Hohlradpaarsystems und der Lenkwelle ist.

10 Der Elektromotor ist zweckmäßig als Hohlwellenmotor ausgebildet. Der Läufer des Elektromotors ist auf einer Hohlwelle, die um die Lenkwelle drehbar angeordnet ist, festgelegt, wobei die Hohlwelle um die Lenkwelle drehbar gelagert ist. Die Hohlwelle ist drehfest mit einer Eingangswelle des Hohlradpaarsystems oder IKONA-Getriebes ver-
15 bunden. Die Lenkwelle ist drehfest mit einer Ausgangswelle des Hohlradpaarsystems verbunden, wobei die Lenkwelle das Hohlradpaarsystem vorzugsweise durchgreift oder übergreift. Die Ausgangswelle des Hohlradpaarsystems bildet eine Eingangswelle für das Lenkgetriebe, das als Zahnstangenlenkgetriebe ausgebildet sein kann.

20 Um Drehmomentschwankungen an der Lenkhandhabe des Lenksystems durch Wirkung des Gegendrehmomentes des Servomotors zu vermeiden, ist es zweckmäßig, das Drehmoment des Servomotors an einem anderen fahrzeugfesten Bauteil des Lenksystems oder des Fahrzeugs abzustützen als an der Lenksäule. In einer besonders bevorzugten Ausführungsform des Lenksystems ist der Servomotor getrennt von dem
25 Hohlradpaarsystem fahrzeugfest angeordnet und dessen Motorwelle mit einem Getriebe, das als Zugmittelgetriebe oder als Zahnradgetriebe ausgeführt sein kann, mit der Antriebswelle des Hohlradpaarsystems drehbar verbunden.

Der Servomotor wird von einer Steuerungs- und/oder Regelungseinrichtung angesteu-
30 ert, wobei die Steuerungs- und/oder Regelungseinrichtung eingangsseitig mit einem vorzugsweise kontaktlos arbeitenden Drehmomentsensor zur Bestimmung des Lenkdrehmomentes und/oder mit einem Sensor zur Bestimmung des Drehwinkels der Lenkhandhabe und/oder mit einem Motorsensor zur Ermittlung der Drehgeschwindigkeit und der Drehrichtung des Läufers des Servomotors signalübertragend verbunden ist. Ver-
35 schiedene Fahrt- und Fahrzeugparameter können als Eingangsgrößen für ein Kennfeld des Servomotors herangezogen werden.

Zweckmäßig sind der Servomotor, die Steuerungs- und/oder Regelungseinrichtung, das

1 Hohlradpaarsystem und die Sensoren zur Drehwinkel- und Drehmomentbestimmung der Lenkhandhabe in einem Gehäuse zusammengefasst. Das Gehäuse umschließt die Lenkwelle und ist Teil der Lenksäule.

5 Es kann zweckmäßig sein, den Drehmomentsensor und/oder den Sensor zur Bestimmung des Drehwinkels der Lenkhandhabe räumlich von dem Hohlradpaarsystem und dem Servomotor zu trennen und in der Lenksäule oder an anderer geeigneter Stelle anzuordnen.

10 Eine bevorzugte Ausführungsform des Lenksystems sieht vor, dass die Lenkwelle axial unterbrochen ist, sodass sich ein der Lenkhandhabe anschließender Eingangswellenabschnitt und ein diesem axial sich anschließender Ausgangswellen-Abschnitt der Lenkwelle ergibt. Die Eingangswelle ist mit der Ausgangswelle mit einem Torsionselement, bevorzugt mit einem Drehstab verbunden. In dem von dem Drehstab gebildeten axialen Abschnitt der Lenkwelle ist der Drehmomentsensor zwischen Eingangswelle und Ausgangswelle angeordnet, wobei es zweckmäßig ist, den sich in Abhängigkeit von dem jeweiligen Lenkdrehmoment verändernden magnetischen Widerstand in einer Sensorspule an der Ausgangswelle zu ermitteln. Der magnetische Widerstand ändert sich hierbei unter dem Einfluss der Lageänderung eines an der Eingangswelle angeordneten Magneten.

20 Zur Erhöhung der Betriebssicherheit des Lenksystems ist es zweckmäßig, die Stromzufuhr und/oder die Signalleitung zu dem Servomotor oder zu der Steuerungs- und/oder Regelungseinrichtung ohne Übertragungseinrichtung wie etwa Schleifern oder Wickelfedern zu gestalten.

30 Aufgrund der örtlichen Nähe der Sensoren zu der Steuerungs- und/oder Regelungseinrichtung und dem Servomotor lassen sich die Sensoren durch feste elektrische Leiter ohne Zuhilfenahme von Steckern und Kabeln mit der Steuerungs- und/oder Regelungseinrichtung verbinden.

Das Hohlradpaarsystem ist für den Einsatz in Servolenkungen bevorzugt aus Stahl gebildet. Es kann zweckmäßig sein, Komponenten auch aus Kunststoff zu bilden.

35 Das Lenksystem kann als Pinion- oder Double-Pinion-Lenksystem ausgebildet sein.

Zweckmäßig ist zwischen der Ausgangswelle des Hohlradpaarsystems und dem Lenkgetriebe, insbesondere dessen Eingangswelle, eine Kupplung, vorzugsweise eine elek-

1 tromechanische Kupplung angeordnet. Das Hohlradpaarsystem kann auch zum direkten Antrieb eines anderen Bauteils des Lenksystems als einer Zahnstange oder einer Lenkspindel, wie einer Spurstange, einem Radlenkhebel oder eines Lenkstockhebels dienen.

5

Ein Aktuator, der in der genannten Weise aus einem Servomotor der eine Antriebswelle eines Hohlradpaarsystems antreibt, gebildet ist, ist für weitere Stellfunktionen an einem Fahrzeug oder in Anlagen und Maschinen einsetzbar.

10

Die Erfindung wird nun näher anhand zweier Ausführungsbeispiele beschrieben und anhand der beiliegenden Zeichnung wiedergegeben.

15

Fig. 1 zeigt einen schematischen Längsschnitt durch ein erfindungsgemäßes Lenksystem,

Fig. 2 zeigt einen Querschnitt entlang der Linie II-II durch das Lenksystem in Fig. 1,

20

Fig. 3 zeigt eine schematische Vorderansicht der Kopfkreise für das Ritzel und das Hohlrad eines Hohlradpaarsystems,

25

Fig. 4, 5 zeigen schematische Vorderansichten der überlappenden Flächen der Kopfkreise mit den Zahnkontaktlinien für das in Fig. 1 und 2 dargestellte Hohlradpaarsystem,

Fig. 6 zeigt einen weiteren schematischen Längsschnitt durch ein erfindungsgemäßes Lenksystem.

30

In Figur 1 ist in einem schematischen Längsschnitt teilweise ein Lenksystem 1 für ein Fahrzeug dargestellt. Das Lenksystem 1 ist in dem gezeigten Ausführungsbeispiel als Servo- oder Hilfskraftlenkung mit Lenkrohr- oder Lenkwellenantrieb ausgebildet.

35

Eine Lenkhandhabe 3, die als Lenkrad 30 ausgebildet ist, ist mechanisch über eine Lenkwelle 2 mit einem Lenkgetriebe 4 drehfest verbunden. Das Lenkgetriebe 4 kann aus einem Ritzel, das mit einer axialverschieblich gelagerten Zahnstange kämmt, gebildet sein. Das Ritzel bildet hierbei das axiale Ende der Lenkwelle 2 oder einer Eingangswelle 32 in das Lenkgetriebe 4. Die nicht dargestellte Zahnstange ist in bekannter

1 Weise mit Spurhebeln an nicht dargestellten lenkbaren Rädern des Fahrzeugs gelenkig verbunden.

5 Zur Bereitstellung eines Drehmomentes oder Unterstützungslenk Drehmomentes auf die Lenkwelle 2 ist in dem gezeigten Ausführungsbeispiel ein als Hohlwellenmotor ausgebildeter Elektromotor 18 vorgesehen. Der Elektromotor 18 dient als Servomotor 5 des Lenksystems 1 und wirkt über eine getriebliche Verbindung 6 auf die Lenkwelle 2 und auf das mit deren axialen Ende drehfest verbundene Ritzel oder auf die Eingangswelle 10 32 des Lenkgetriebes 4.

15 Um den Bauraumbedarf des Lenksystems 1 zu minimieren und dennoch ein ausreichendes Unterstützungslenk Drehmoment auf die Lenkwelle 2 aufzubringen, ist vorgesehen, die getriebliche Verbindung 6 als Hohlradpaarsystem 7 oder IKONA-Getriebe auszubilden. Eine derartige getriebliche Verbindung ist in der Lage, bei Verwendung üblicher, kostengünstiger Werkstoffe und Herstellungsverfahren Übersetzungsverhältnisse von 1:9 bis 1:5000 zu realisieren, sodass ein als kleinbauender Elektromotor mit geringem Energiebedarf ausgebildeter Servomotor einsetzbar ist.

20 Das in Fig. 1 in einem schematischen Längsschnitt dargestellte Hohlradpaarsystem 7 ist aus einem zylinderförmigen, zweiteiligen Gehäuse 33 gebildet. Das Gehäuse 33 wird axial von der in diesem Bereich einstückig gebildeten Lenkwelle 2 durchragt. Radial um die Lenkwelle 2 ist eine als Hohlwelle 37 ausgebildete Antriebswelle 34 in den, dem Servomotor 5 zugewandten Gehäuseabschnitt des Gehäuses 33 geführt. Die Antriebswelle 25 34 ist drehfest mit einer Hohlwelle 38, auf der ein Läufer 20 des Servomotors 5 angeordnet ist, verbunden.

30 Auf der Antriebswelle 34 befindet sich in dem Gehäuse 33 des Hohlradpaarsystems 7 ein Exzenter 35, ein als Planetenrad ausgebildetes Ritzel 8, das mit einer ersten Verzahnung 9 ein Hohlrad 10 mit dessen zweiter Verzahnung 11 antreibt (vgl. Fig. 2). Das Exzenter 35 bewirkt dabei durch seine Rotation in dem Ritzel 8 eine epizyklische Bewegung des Ritzels 8.

35 Eine Ausgangswelle 31 des Hohlradpaarsystems 7 ist wiederum drehfest mit dem Hohlrad 10 verbunden und durchragt, mit der Lenkwelle 2 eine bauliche Einheit bildend, eine Gehäusestirnwand 36 des Gehäuses 33 zu dem Lenkgetriebe 4. Die Längsachse 16 des Hohlradpaarsystems 7 ist coaxial zu der Längsachse 17 der Lenkwelle 2.

1 Der als Hohlwellen-Elektromotor 18 ausgebildete Servomotor 5 ist mit axialem Abstand
zu dem Lenkrad 30 angeordnet und wird von der Lenkwelle 2, die im axialen Bereich
vom Hohlradpaarsystem 7 und dem Servomotor 5 einstückig gebildet ist, durchragt. Der
5 drehfest mit der Hohlwelle 38 verbundene Läufer 20 des Servomotors 5 rotiert um die
Lenkwelle 2. Zu diesem Zweck ist die Hohlwelle 38 des Läufer 20 mit Hilfe von Lagern
39, 39' an einem Gehäuse 24 des Servomotors 5 gehalten und treibt in genannter Wei-
se die Antriebswelle 34 mit dem Ritzel 8 an. Ein Stator 40 des Elektromotors 18 ist fest
10 an dem Gehäuse 24 des Servomotors 5 angebunden. Das Gehäuse 24 umschließt den
Elektromotor 18, eine Steuerungs- und/oder Regelungseinrichtung 21 für den Elektro-
motor 18, sowie einen kontaktlos arbeitenden Drehmomentsensor 22 und einen Sensor
23 zur Bestimmung des Drehwinkels und der Drehgeschwindigkeit der Lenkhandhabe
3. Das Gehäuse 24 ist direkt an das Gehäuse 33 des Hohlradpaarsystems 7 angebun-
den.

15 Wie Figur 1 zeigt, ist die Lenkwelle 2 in dem Gehäuse 24 in einem von dem Elektromo-
tor 18 abgewandten axialen Abschnitt in eine Eingangswelle 25, die drehfest mit dem
Lenkrad 30 verbunden ist, und eine Ausgangswelle 26, die drehfest mit dem Hohlrad 10
und der Ausgangswelle 31 des Hohlradpaarsystems 7 verbunden ist, geteilt. Die Ein-
20 gangswelle 25 ist mit der Ausgangswelle 26 über ein als Drehstab ausgebildetes Tor-
sionselement 27 verbunden.

Die Steuerungs- und/oder Regelungseinrichtung 21 ist eingangsseitig mit dem kontakt-
los arbeitenden Drehmomentsensor 22 zur Bestimmung des Lenkdrehmomentes und
25 dem Sensor 23 für den Drehwinkel der Lenkhandhabe 3 und weiterer Sensoren si-
gnalübertragend verbunden. Aufgrund der räumlichen Nähe der Sensoren 22, 23 zu der
Steuerungs- und/oder Regelungseinrichtung 21 können diese ohne Steckverbindungen
direkt mit der Steuerungs- und/oder Regelungseinrichtung 21 verbunden werden.

Die Stromzufuhr und die Signalleitung zu dem Servomotor 5 erfolgt in den gezeigten
30 Ausführungsbeispielen ohne Übertragungseinrichtungen, wie Schleifer oder Wickelfe-
dern.

In dem Gehäuse 24 ist zwischen dessen lenkradseitiger Stirnwand 41 und der Hohlwel-
le 38 des Läufers 20 der Drehmomentsensor 22 angeordnet. Der Drehmomentsensor
35 22 besteht aus einem mit der Eingangswelle 25 der Lenkwelle 2 drehfest verbundenen
Magneten 29, der den magnetischen Widerstand einer drehfest mit der Ausgangswelle
26 der Lenkwelle 2 verbundenen Sensorspule 28 verändert.

1 In axialer Richtung der Lenkwelle 2 betrachtet, ist zwischen dem Drehmomentsensor 22
und dem Läufer 20 ein Motorsensor 42 zur Ermittlung der Drehgeschwindigkeit und /
oder des Drehwinkels des Läufers 20 angeordnet. Der Motorsensor 42 ist in kontaktlo-
ser Funktionsweise ausgeführt und mit der Steuerungs- und/oder Regelungseinrichtung
5 21 signalübertragend verbunden.

Im Betrieb des Lenksystems 1 führt der Läufer 20 des Servomotors 5 in Abhängigkeit
von der an der Lenkhandhabe aufgebrachten Drehmoment und der Drehgeschwindig-
10 keit oder Verstellgeschwindigkeit der Lenkhandhabe eine Drehung in die eine oder an-
dere Richtung aus. Dabei treibt die Hohlwelle 38, auf der der Läufer festgelegt ist, die
Antriebswelle 34 des Hohlradpaarsystems 7 mit dem Exzenter 35 an.

Der Exzenter 35 auf der Antriebswelle 34 trägt das Ritzel 8, das durch Kugellager
15 43,43' in dem Gehäuse 33 des Hohlradpaarsystems 7 in radialer Richtung vom Exzen-
ter 35 getrennt ist. An beiden Seiten des Ritzels 8, in axialer Richtung betrachtet, sind
auf der Antriebswelle 34 Gegengewichte 44,44' festgelegt.

Das Ritzel 8 weist eine Verzahnung 45 an dessen Umfang auf, die in axialer Richtung
20 benachbart zu dem Servomotor 5 ist. Mit dieser Verzahnung 45 greift das Ritzel 8 in
eine Verzahnung 46 eines Flansches 47 des Gehäuses 33 des Hohlradpaarsystems
ein, wobei der Flansch 47 radial ins Gehäuseinnere des Gehäuses 33 ragt.

Die erste Verzahnung 9 des Ritzels 8, die in axialer Richtung am ausgangsseitigen En-
25 de des Hohlradpaarsystems an dem Ritzel 8 an dessen Umfang angeordnet ist, greift in
eine zweite Verzahnung 11 an dem Hohlrad 10 ein.

Dadurch wird das Hohlrad 10 und die Ausgangswelle 31 des Hohlradpaarsystems 7,
mit dem das Hohlrad 10 drehfest verbunden ist, mit verringerter Geschwindigkeit ange-
30 trieben. Die Geschwindigkeit richtet sich nach dem Zähnezah-Verhältnis der beiden
Hohlradpaare.

Fig. 3 zeigt die Kopfkreise eines Hohlradpaares, wie dem Ritzel 8 und dem Hohlrad 10,
dessen Verzahnung in Fig. 1 als 9 und 11 bezeichnet wird, oder als 45 und 46 bezeich-
35 net wird, da das Ritzel 8 und das Hohlrad 10 zwei Verzahnungen aufweisen.

Eine Überlappungsfläche 48 zwischen dem Kopfkreis 49 der Verzahnung 9 des Ritzels
und dem Kopfkreis der Verzahnung 11 des Hohlrades ist halbkreisförmig. Die Überlap-

1 pungsfläche 48 ist die einzige Fläche, in der Überlappung erfolgt und in der Zahnkontakt besteht.

5 Eine durch die Radmitte 14 des Ritzels 8 und die Radmitte 15 des Hohlrades 10 laufende Linie 13 schneidet die Kopfkreise 49 und 50 an Punkten 51 und 52. Die Arbeitstiefe der Verzahnung ist die Entfernung zwischen den Punkten 51 und 52.

10 Die Linie 13 verläuft diametrisch durch die Zentren 14 und 15 des Ritzels 8 und des Hohlrades 10.

15 Es wird eine konjugierte Zahnform verwendet, wie Fig. 4 zeigt, wobei der Wälzpunkt immer auf einer Seite der Linie 13 außerhalb der zwischen den Schnittpunkten 51 und 52 befindlichen Flächen liegt.

20 Es ist zu beachten, dass, wenn die Kontaktlinie 53 bei Drehung im Uhrzeigersinn verlängert wird, sie die Linie 13 über der Überlappungsfläche 48 schneidet. Dasselbe gilt für die entgegengesetzte Drehrichtung, wie Fig. 5 zeigt. Der Eingriffswinkel am Kopf jedes Zahnes 12 der zweiten Verzahnung 11 liegt zwischen 2 und 16 Grad. Konstruktive Details des Hohlradpaarsystems sind in der DE 695 05983 T2 beschrieben. Das Hohlradpaarsystem 7 kann aus metallischem Werkstoff wie Stahl oder aus Kunststoff gebildet sein. Das Lenksystem selbst kann als Pinion- oder Double-Pinion-Lenkung aufgebaut sein.

25 In Fig. 6 ist ein schematischer Längsschnitt durch ein Lenksystem gezeigt, dessen Servomotor 5 an einem fahrzeugfesten Bauteil 54, das nicht die Lenksäule eines Fahrzeugs ist, festgelegt ist. Die Motorwelle 57 des Servomotors 5 ist über ein Getriebe 55 drehfest mit der Antriebswelle 34 des Hohlradpaarsystems 7 verbunden. Das Getriebe 55 ist in dem gezeigten Ausführungsbeispiel als Zugmittelgetriebe 56 mit einem Zahnriementrieb ausgeführt. Für gleiche Bauteile gelten dieselben Bezugszeichen wie in Fig. 1.

Patentansprüche

1

1) Lenksystem für ein Fahrzeug, insbesondere Servo- oder Hilfskraftlenkung für ein Kraftfahrzeug, mit einer Lenkwelle (2) zur Wirkverbindung einer Lenkhandhabe (3) mit einem Lenkgetriebe (4), und mit einem Servomotor (5) zur Bereitstellung eines Drehmomentes auf eine Antriebswelle (34) einer getrieblichen Verbindung (6) zwischen dem Servomotor (5) und dem Lenkgetriebe (4), d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t, dass die getriebliche Verbindung (6) ein Hohlradpaarsystem (7) ist, bestehend aus einem Ritzel (8) mit einer ersten Verzahnung (9), das epizyklich von einem Exzenter (35) auf der Antriebswelle (34) bewegt wird, mit einem Hohlrad (10) mit einer zweiten Verzahnung (11), die zur Rotation des Hohlrades (10) durch das Ritzel (8) in die erste Verzahnung (9) eingreift, wobei das Hohlrad (10) zumindest einen Zahn (12) mehr aufweist als das Ritzel (8) und wobei der einzige Kontakt zwischen der ersten Verzahnung (9) und der zweiten Verzahnung (11) ausschließlich auf einer Seite der Linie (13) besteht, die diametrisch durch die Zentren (14,15) des Ritzels (8) und des Hohlrades (10) läuft und wobei die erste Verzahnung (9) zu der zweiten Verzahnung (11) konjugiert ist und der Eingriffswinkel am Kopf jedes Zahnes der zweiten Verzahnung (11) zwischen 2 und 16 Grad beträgt.

20

2) Lenksystem für ein Fahrzeug, insbesondere Servo- oder Hilfskraftlenkung für ein Kraftfahrzeug, mit einer Lenkwelle (2) zur Wirkverbindung einer Lenkhandhabe (3) mit einem Lenkgetriebe (4), und mit einem Servomotor (5) zur Bereitstellung eines Drehmomentes auf eine Antriebswelle (34) einer getrieblichen Verbindung (6) zwischen dem Servomotor (5) und dem Lenkgetriebe (4), d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t, dass die getriebliche Verbindung (6) ein Hohlradpaarsystem (7) ist, bestehend aus einem drehfest mit der Antriebswelle (34) verbundenen Exzenter (35) das bei Rotation der Antriebswelle (34) eine epizyklische Bewegung eines Ritzels (8) bewirkt, wobei das Ritzel (8) mit einer Verzahnung (45) an dessen Umfang in eine gehäusefeste Verzahnung (46) eines Gehäuses (33) des Hohlradpaarsystems (7) eingreift, und mit einer ersten Verzahnung (9) an dem Ritzel (8) die in eine zweite Verzahnung (11) eines drehbar in dem Gehäuse (33) gelagerten Hohlrades (10) zur Rotation einer Ausgangswelle (31) des Hohlradpaarsystems (7) eingreift, wobei das Hohlrad (10) zumindest einen Zahn (12) mehr aufweist als das Ritzel (8) und wobei der einzige Kontakt zwischen der ersten Verzahnung (9) und der zweiten Verzahnung (11) ausschließlich auf einer Seite einer Linie (13) besteht, die diametrisch durch die Zentren (14,15) des Ritzels (8) und des Hohlrades (10) läuft und wobei die erste Verzahnung (9) zu der zweiten Verzahnung (11) konjugiert ist und der Ein-

35

- 1 griffswinkel am Kopf jedes Zahnes der zweiten Verzahnung (11) zwischen 2 und 16 Grad beträgt.
- 3) Lenksystem nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass eine Längsachse (16) des Hohlradpaarsystems (7) coaxial zu der Längsachse (17) der Lenkwelle (2) ist.
- 4) Lenksystem nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass die Lenkwelle (2) das Hohlradpaarsystem (7) übergreift oder durchgreift und drehfest mit einer Ausgangswelle (31) des Hohlradpaarsystems (7) verbunden ist.
- 5) Lenksystem nach Anspruch 3 oder 4, dadurch gekennzeichnet, dass der Servomotor (5) ein Elektromotor (18) ist und an der Lenkwelle (2) angeordnet ist.
- 6) Lenksystem nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass die Längsachse (19) des Servomotors (5) kongruent zu der Längsachse (16) des Hohlradpaarsystems (7) ist.
- 7) Lenksystem nach Anspruch 5 oder 6, dadurch gekennzeichnet, dass der Elektromotor (18) als Hohlwellenmotor ausgebildet ist, wobei der Läufer (20) des Elektromotors (18) um die Lenkwelle (2) drehbar ist.
- 8) Lenksystem nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, dass das Drehmoment des Servomotors (5) an einem fahrzeugfesten anderen Bauteil (54) des Lenksystems (1) oder des Fahrzeugs abgestützt ist, als an einer Lenksäule.
- 9) Lenksystem nach einem der Ansprüche 1 bis 5 und 8, dadurch gekennzeichnet, dass der Servomotor (5) über ein Getriebe (55) mit der Antriebswelle (34) des Hohlradpaarsystems (7) verbunden ist.
- 10) Lenksystem nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, dass das Getriebe (55) ein Zugmittelgetriebe (56) ist.
- 11) Lenksystem nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, dass das Getriebe (55) ein Zahnradgetriebe ist.

- 1 12) Lenksystem nach einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, dass der
5 Servomotor (5) von einer Steuerungs- und/oder Regelungseinrichtung (21) ange-
steuert ist, wobei die Steuerungs- und/oder Regelungseinrichtung (21) eingangssei-
tig mit einem Drehmomentsensor (22) zur Bestimmung des Lenkdrehmomentes und
/oder mit einem Sensor (23) zur Bestimmung des Drehwinkels der Lenkhandhabe
(3) und/oder mit einem Motorsensor (42) verbunden ist.
- 10 13) Lenksystem nach Anspruch 12, dadurch gekennzeichnet, dass der Servomotor (5)
mit der Steuerungs- und/oder Regelungseinrichtung (21), das Hohlradpaarsystem
(7) die Sensoren (22,23) zur Bestimmung des Lenkdrehmomentes und des Dreh-
winkels der Lenkhandhabe (3) und der Motorsensor (42) in einem einzigen Gehäuse
(24) zusammengefasst sind.
- 15 14) Lenksystem nach Anspruch 12, dadurch gekennzeichnet, dass der Drehmoment-
sensor (22) und/oder der Sensor (23) zur Bestimmung des Drehwinkels der Lenk-
handhabe (3) räumlich von dem Hohlradpaarsystem (7) und dem Servomotor (5) ge-
trennt ist.
- 20 15) Lenksystem nach einem der Ansprüche 1 bis 14, dadurch gekennzeichnet, dass die
Lenkwelle (2) axial in eine Eingangswelle (25) und eine Ausgangswelle (26) aufge-
teilt ist, wobei die Eingangswelle (25) mit der Ausgangswelle (26) über ein Torsion-
selement (27) verbunden ist.
- 25 16) Lenksystem nach Anspruch 15, dadurch gekennzeichnet, dass der Drehmoment-
sensor (22) axial zwischen der Eingangswelle (25) und der Ausgangswelle (26) der
Lenkwelle (2) angeordnet ist, wobei der sich in Abhängigkeit von dem jeweiligen
Lenkdrehmoment verändernde magnetische Widerstand in einer Sensorspule (28)
an der Ausgangswelle (26) unter Einfluss eines an der Eingangswelle (25) angeord-
30 neten Magneten (29) ermittelt ist.
- 17) Lenksystem nach einem der Ansprüche 1 bis 16, dadurch gekennzeichnet, dass die
Stromzufuhr und/oder die Signalleitung zu dem Servomotor (5) oder zu der Steue-
rungs- und/oder Regelungseinrichtung (21) ohne Übertragungseinrichtung wie
35 Schleifer oder Wickelfedern erfolgt.
- 18) Lenksystem nach einem der Ansprüche 12 bis 16 dadurch gekennzeichnet, dass der
Drehmomentsensor (22) ohne Steckverbindungen, mit Kontaktierungen signalleitend

mit der Steuerungs- und/oder Regelungseinrichtung (21) verbunden ist.

- 19) Lenksystem nach einem der Ansprüche 1 bis 18, dadurch gekennzeichnet, dass das Hohlradpaarsystem (7) im wesentlichen aus Stahl gebildet ist.
- 20) Lenksystem nach einem der Ansprüche 1 bis 19, dadurch gekennzeichnet, dass das Hohlradpaarsystem (7) im wesentlichen aus Kunststoff gebildet ist.
- 21) Lenksystem nach einem der Ansprüche 1 bis 20, dadurch gekennzeichnet, dass das Lenksystem (1) als Pinion- oder Double-Pinion-Lenkung ausgebildet ist.
- 22) Lenksystem nach einem der Ansprüche 1 bis 21, dadurch gekennzeichnet, dass zwischen dem Hohlradpaarsystem (7) und dem Lenkgetriebe (4) eine Kupplung angeordnet ist.
- 23) Lenksystem nach einem der Ansprüche 1 bis 22, dadurch gekennzeichnet, dass das Lenkgetriebe (4) durch das Hohlradpaarsystem (7) gebildet ist.
- 24) Lenksystem nach einem der Ansprüche 1 bis 23, dadurch gekennzeichnet, dass das Lenkgetriebe (4) zum direkten Antrieb eines Radlenkhebels oder einer Spurstange oder eines Lenkstockhebels dient.
- 25) Aktuator, insbesondere für ein Lenksystem eines Fahrzeugs, mit einem Servomotor (5), wobei der Servomotor (5) eine Antriebswelle (34) eines Hohlradpaarsystems (7) gemäß den Ansprüchen 1 oder 2 antreibt.

06. Dez. 2003

Zusammenfassung

Die Erfindung betrifft ein Lenksystem (1) für ein Fahrzeug, mit einer Lenkwelle (2) zur Wirkverbindung einer Lenkhandhabe (3) mit einem Lenkgetriebe (4). Ein Aktuator bestehend aus einem Servomotor (5) dient zur Bereitstellung eines Drehmomentes auf eine getriebliche Verbindung (6) zwischen dem Servomotor (5) und dem Lenkgetriebe (4). Um ein Lenksystem (1) mit geringstem Bauraumbedarf und minimiertem Energiebedarf darzustellen, ist vorgesehen, die getriebliche Verbindung (6) als in einer Stufe stark untersetzendes Hohlradpaarsystem (7) oder IKONA-Getriebe auszubilden.

(Fig. 1)

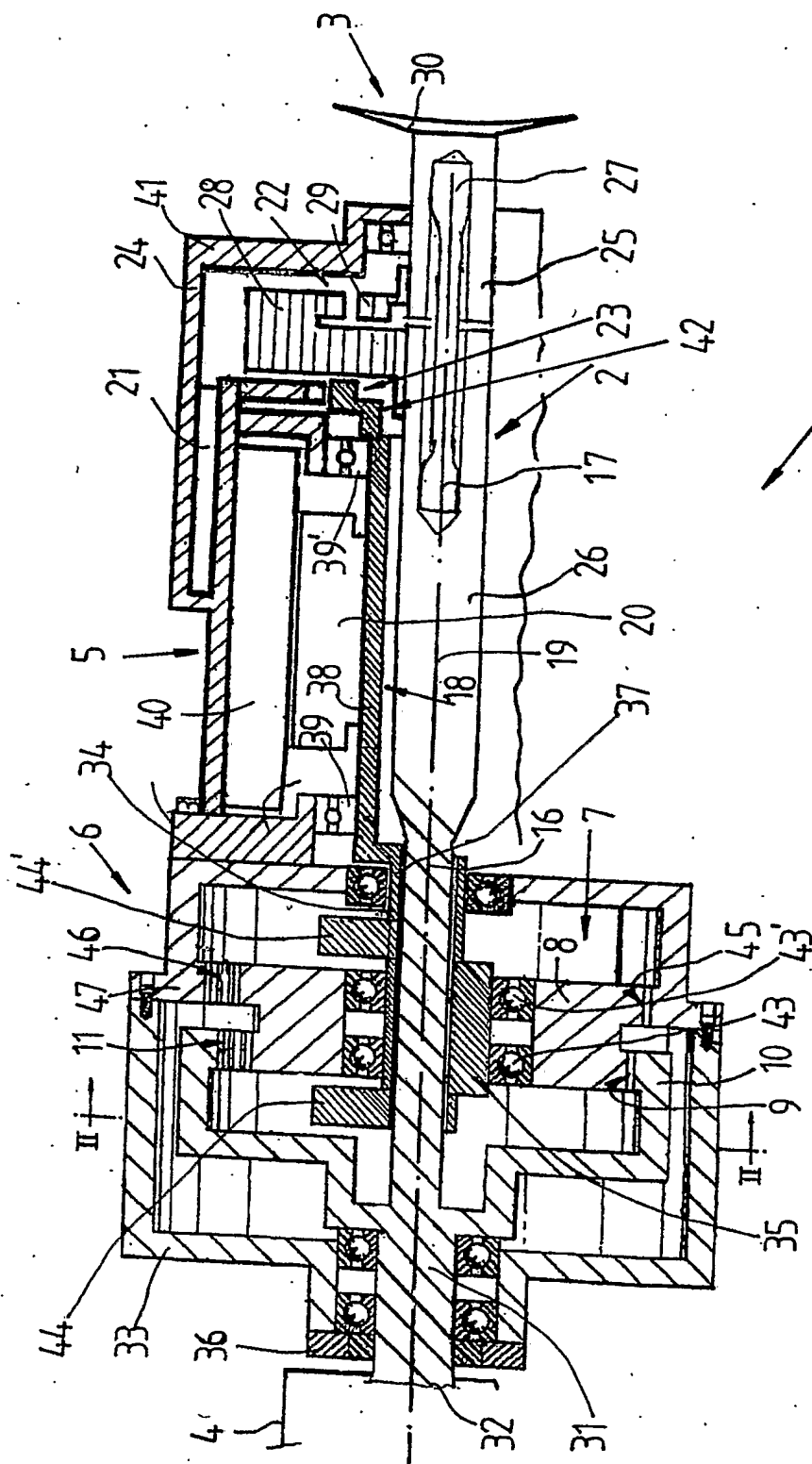


Fig. 1

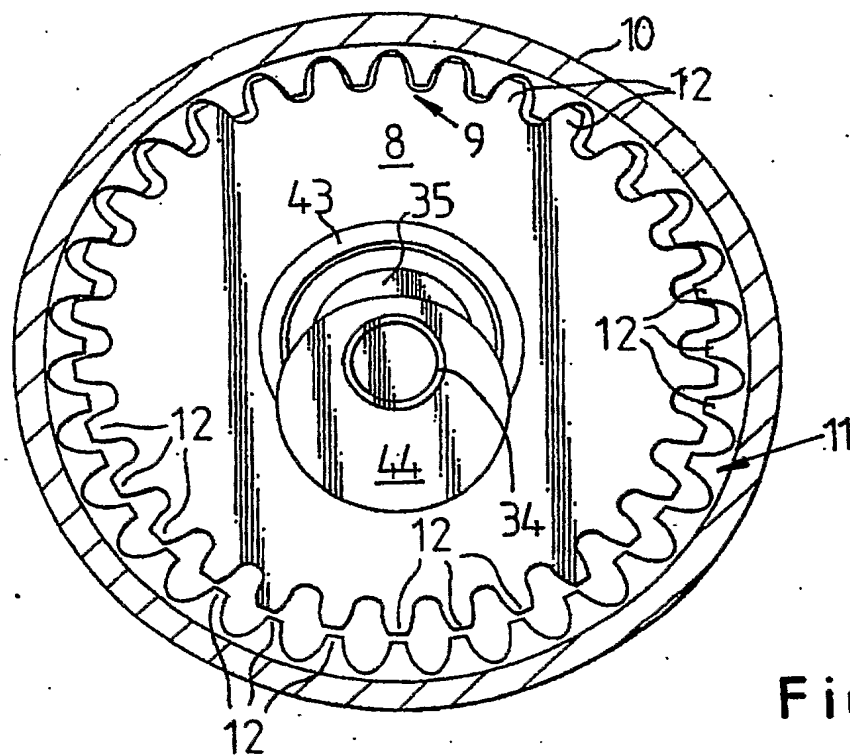


Fig. 2

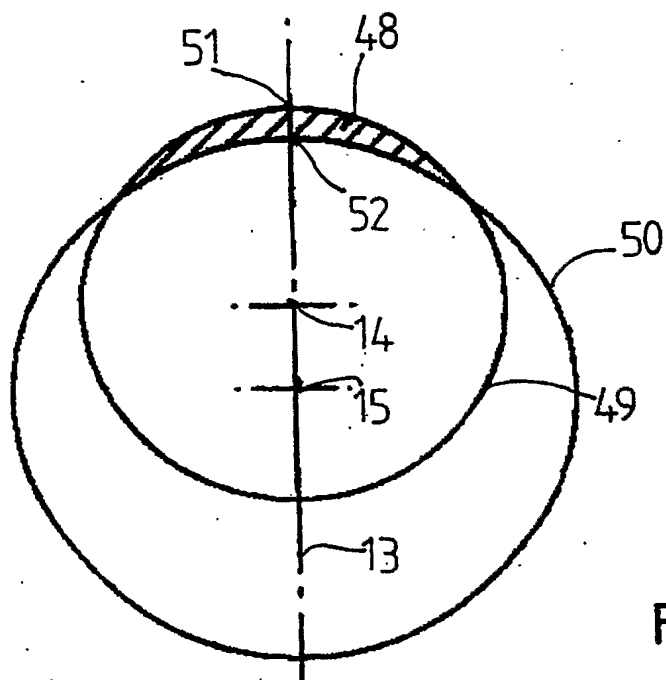


Fig. 3

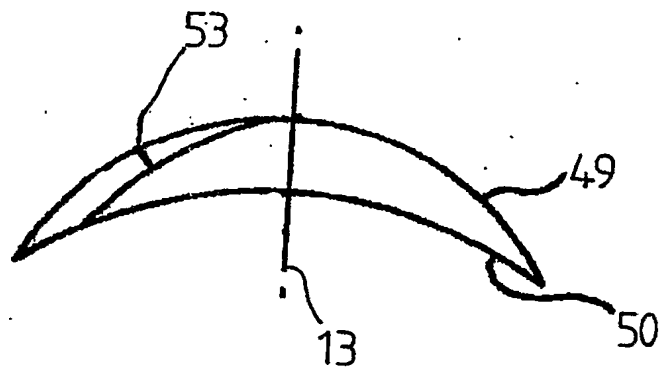


Fig. 4

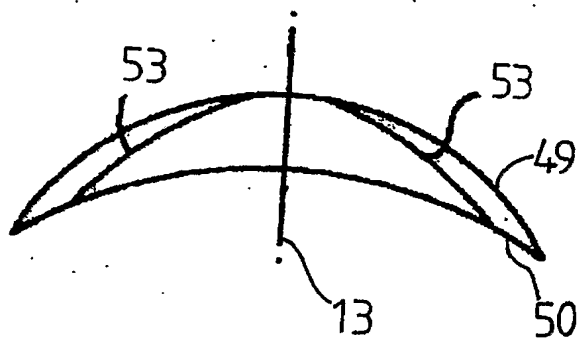


Fig. 5

